X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Gospodarki i Rozwoju

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW INNOWACYJNOŚCI I KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI**
(NR 5)
z dnia 8 maja 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki i Rozwoju

– podkomisji stałej do spraw innowacyjności i konkurencyjności gospodarki (nr 5)

8 maja 2024 r.

Podkomisja stała do spraw innowacyjności i konkurencyjności gospodarki, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosławy Nykiel (KO)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację o barierach ograniczających rozwój innowacyjności i konkurencyjności sektora MŚP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Woch** zastępca rzecznika małych i średnich przedsiębiorców wraz ze współpracownikami, **Agata Wancio** zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Polityki Przemysłowej Ministerstwa Rozwoju i Technologii, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Michał Doligalski** zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Rozwoju Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego wraz ze współpracownikami, **Marta Kruszka** zastępca dyrektora Departamentu Ochrony Konkurencji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Tomasz Rurka** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Caputa** prezes zarządu Elmontaż Sp. z o. o. wraz ze współpracownikami, **Nadia Kurtieva** ekspertka Konfederacji Lewiatan, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS oraz **Patrycja Staniszewska** prezes zarządu Izby Gospodarki Elektronicznej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Gadecka** i **Ziemowit Uździcki** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Szanowni państwo, pozwolę sobie rozpocząć posiedzenie podkomisji stałej do spraw innowacyjności i konkurencyjności gospodarki.

Na początek chciałabym serdecznie przywitać wszystkich naszych gości. Jest ich sporo, trochę więcej niż posłów, ale na pewno posłowie jeszcze dotrą w trakcie. Podkomisja jest w składzie niewielkim, a zatem proszę się nie spodziewać tutaj tłumów ze strony posłów. Natomiast nośność prezentacji, przedstawień i omówionych spraw na pewno jest wyjątkowo duża. A zatem chciałabym przejść do powitań wszystkich posłów, którzy już są i za chwilę… Pani poseł, bardzo proszę. Witam gości – panią Agatę Wancio, zastępcę dyrektora Departamentu Innowacji i Polityki Przemysłowej w Ministerstwie Rozwoju i Technologii; pana Marka Wocha, zastępcę rzecznika małych i średnich przedsiębiorców – witam pana serdecznie; pana Kamila Wilde, wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego; pana Tomasza Rurkę, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury; panią Martę Kruszkę, zastępcę dyrektora w Departamencie Ochrony Konkurencji UOKiK; pana Michała Doligalskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Innowacji i Rozwoju w Ministerstwie Nauki i Szkolnictwa Wyższego wraz ze współpracownikami. Witam serdecznie wszystkich państwa gości.

Porządkiem dzisiejszego posiedzenia jest informacja o barierach ograniczających rozwój innowacyjności i konkurencyjności sektora MŚP. Ten temat przedstawią minister rozwoju i technologii oraz rzecznik małych i średnich przedsiębiorców. Czy są uwagi

do porządku dziennego? Nie słyszę. A zatem stwierdzam, że podkomisja przyjęła porządek dzienny. Przystępujemy do jego realizacji.

Proszę o zabranie głosu panią Agatę Wancio, zastępcę dyrektora w Ministerstwie Rozwoju i Technologii. Bardzo proszę, pani dyrektor, oddaję pani głos.

Zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Polityki Przemysłowej Ministerstwa Rozwoju i Technologii Agata Wancio:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca, pani poseł, za głos. Dzień dobry paniom i panom posłom.

Bardzo dziękujemy za zaproszenie. Traktujemy to jako kontynuację posiedzenia, które odbyło się kilka tygodni temu, które w dużej mierze było również poświęcone czynnikom konkurencyjności, budowaniu pozycji innowacyjnej, konkurencyjnej Polski. Dzisiaj, ze względu na sam temat, postaram się ściśle skupić na barierach, które postrzegamy w tym momencie rozwoju jako najważniejsze, najbardziej palące do zaadresowania i które utrudniają, hamują, czy powodują, że ten potencjał, który mamy, nie jest w pełni wykorzystywany.

Pozwolę sobie zacząć od rankingów innowacyjności i od pozycji Polski, ponieważ ona w pewnym sensie już pokazuje pewne bolączki, niedomagania, słabości, jakie w tej dziedzinie ma Polska. Jeśli chodzi o ogólną pozycję, taką w Unii Europejskiej, ta pozycja Polski w ciągu kilku ostatnich lat pozostaje, trzeba powiedzieć, stabilna. Polska zajmuje jedno z ostatnich miejsc. Jest w grupie tzw. wschodzących innowatorów z krajami takimi, jak Łotwa, Bułgaria, Rumunia, Chorwacja. To nie znaczy, że nic się w tej kwestii nie dzieje, ponieważ to jest pozycja w stosunku do innych krajów, a inne kraje również podejmują wiele wysiłków, żeby się rozwijać, w związku z tym ta pozycja się nie zmienia, natomiast wskaźnik, który wskazuje, jak Polska sobie radzi w stosunku do średniej unijnej, z roku na rok systematycznie się poprawia i w ostatnim dostępnym rankingu ten wskaźnik wyniósł 62,8% średniej unijnej. Jeśli spojrzeć do rankingu innowacyjności poza Unią Europejską, a myślę, że to jest potrzebne, bo liderzy innowacyjności teraz kreują się w dużej mierze poza Europą, pozycja Polski, powiedziałabym, jest taka sobie, umiarkowana. W globalnym rankingu innowacyjności zajmujemy 41 miejsce na ponad 130 krajów pozycjonowanych w tym rankingu. I trzeba przyznać, że to jest pozycja poniżej naszego potencjału gospodarczego, ponieważ jesteśmy 23–24 gospodarką świata, a tutaj zajmujemy 41 miejsce, więc jesteśmy krajem, który osiąga wyniki poniżej swojego potencjału – poniżej oczekiwań, jakie można byłoby mieć w stosunku do kraju o takim potencjale społeczno-gospodarczym.

Gdzie tutaj są nasze główne słabości, które ten raport, ranking pokazuje? Tam oczywiście wskaźników jest mnóstwo, więc nie będę państwa tym zamęczać, wybrałam kilka najważniejszych. Jednym z nich jest… Mimo to, że z jednej strony jesteśmy postrzegani w globalnych rankingach jako kraj atrakcyjny dla lokowania inwestycji zagranicznych, to akurat w przypadku inwestycji wiedzochłonnych, o dużym zaawansowaniu technologicznym, wiedzy, innowacji – mamy jeszcze tutaj trochę do zrobienia. Zajmujemy stosunkowo słabe miejsce, jeśli chodzi o przyciąganie inwestycji dużych globalnych korporacji w badania i rozwój. Jeśli chodzi o rynek venture capital, czyli właśnie dostępność tego kapitału największego ryzyka, który pozwala się rozwijać, zwłaszcza firmom małym, innowacyjnym, z małą historią kredytową, tego kapitału jest stosunkowo mało, choć ta sytuacja teraz, w tym roku, miejmy nadzieję, ulegnie poprawie, bo pojawiło się nowe źródło finansowania inwestycji tego rodzaju – to są inwestycje, które są w jakiś sposób kreowane pieniądzem publicznym, natomiast jeśli chodzi o prywatne fundusze VC, na ich deficyt i niedostępność cierpi nie tylko Polska, ale generalnie jest to bolączka całej Europy. Badania i statystyki pokazują, że jeśli chodzi o inwestowanie, właśnie jeśli chodzi o kapitał wysokiego ryzyka, fundusze VC, to start-upy, które są już bardzo dojrzałe, na kolejnych rundach finansowania, które potrzebują inwestycji kapitałowych, w ponad połowie przypadków nie znajdują takiego funduszu w Unii Europejskiej i tego rodzaju large tickets, jak to w języku branżowym się mówi – to finansują głównie fundusze amerykańskie, więc trzeba powiedzieć, to jest taka bolączka polska, ale i europejska.

To, co od dawna wiemy, staramy się jakoś na różne sposoby adresować to wyzwanie, ale pewnie skuteczność i wyniki są słabsze niż chcielibyśmy obserwować – mówię tutaj o współpracy w dziedzinie B+R między przemysłem, a uczelniami wyższymi – sektorem nauki. Tutaj zajmujemy jeszcze słabsze miejsce niż w ogólnym rankingu, więc jest to jeden z najważniejszych obszarów do poprawy. I kolejny, też bardzo ważny, to jest rozwój, jakby to nazwać, clusteringu, czyli skłonność przedsiębiorstw do współpracy, do sieciowania, do stowarzyszania, jest również stosunkowo niska.

Przechodząc już teraz od rankingu do omówienia tych kilku w naszej ocenie najważniejszych barier, zacznę, nie dlatego że uważamy to za najważniejsze, ale też ważna bariera – kwestia dofinansowania, dostępu do kapitału. Tutaj, jeśli chodzi o finansowanie inwestycji w badania i rozwój Polska zrobiła bardzo duży postęp. Jeśli chodzi o wskaźnik GERD, który jest bardzo często wymieniany, 1,46% PKB – można byłoby powiedzieć niski w stosunku do Stanów Zjednoczonych, które przekraczają 3%. Natomiast jeśli spojrzeć na postęp w zwiększaniu tych inwestycji w B+R, jednocześnie na szczęście dość szybko rozwijającą się gospodarkę, mierzoną PKB, to Polska w porównaniu z krajami unijnymi jest w trójce krajów, które osiągnęły w tym względzie największy awans w ciągu ostatniej dekady. Fundusze unijne stanowiły, nadal stanowią, bardzo duże uzupełnienie funduszy krajowych, jeśli chodzi o finansowanie inwestycji w badania i rozwój. Program, który się teraz kończy – Inteligentny Rozwój, Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki – który się rozpoczął i są już realizowane projekty w ramach tego programu. Tych środków dostępnych jest sporo, trzeba powiedzieć, natomiast to, co jest podnoszone w dyskusjach – co zrobić, żeby jednak ten input przekładał się w output w większym zakresie, żeby te nakłady dawały realny zwrot w postaci innowacyjnych produktów, usług, które są wysokomarżowe, przynoszą zyski i w konsekwencji zwiększają dobrobyt społeczeństwa.

To z czym musimy się zmierzyć w tej perspektywie finansowej i w kolejnych, to jest lepsze wykorzystanie tych środków, bardziej skuteczne, żeby w jeszcze większym stopniu pobudzały tę innowacyjność. I priorytetyzacja. Co prawda mamy strategię Krajowych Inteligentnych Specjalizacji i aktualizujemy listę Krajowych Inteligentnych Specjalizacji w cyklu rocznym, natomiast – i to nie jest tylko nasza obserwacja, tylko opinia wielu środowisk, podnoszona na wielu spotkaniach, w wielu konfiguracjach, że jednak ta koncentracja powinna być o wiele bardziej skuteczna w takim sensie, że tych obszarów, tych specjalizacji, tych priorytetów powinno być zdecydowanie mniej, po to, żeby nastąpiła koncentracja środków na tych naprawdę niszach rynkowych, gdzie widzimy, że możemy nie dogonić świat, ale liderować. Bo w wielu dziedzinach, mimo ogromnych inwestycji, po prostu w wielu sferach i technologiach, też ze względu na ograniczenia, nie tylko finansowe, nie da się już dogonić.

Jeśli chodzi o kolejną kwestię, która jest związana właśnie z interwencją publiczną w dziedzinie wspierania B+R i innowacji, ta zdolność absorpcji środków B+R przez polskie przedsiębiorstwa jest ograniczona z różnych względów, również z tych, że to są kompetencje, których nabywa się latami, jeśli chodzi o pracowników, jeśli chodzi o same firmy, więc ta sytuacja się poprawia, ale tu po prostu jest potrzebny czas, żeby rynek nabrał dojrzałości, jeśli chodzi o sektor przedsiębiorstw w tym względzie. Natomiast choć inwestycje w nowe przełomowe technologie są bardzo ważne i trzeba ten trend kontynuować, to dostrzegamy też potrzebę wzmocnienia tej interwencji publicznej, nie tylko w sensie środków finansowych, ale programów, które opiekują się przedsiębiorstwami sektora MŚP jakoś w większym stopniu, wykorzystania technologii i adaptacji technologii, które już są. Bo liczne badania pokazują, że przyrosty produktywności, a o to w ostatecznym rozrachunku chodzi, są dużo większe dzięki zastosowaniu technologii, które już są dostępne na rynku, tylko trzeba je w skuteczny sposób wdrożyć w całej organizacji. Są większe niż w przypadku wdrażania wyników własnych prac badawczo-rozwojowych, więc to, czego firmom potrzeba, to zastosowanie bardziej nowoczesnych narzędzi cyfrowych, ale nie tylko i dokonanie swoistej transformacji technologicznej. Badanie, które robiliśmy we współpracy z Bankiem Światowym, pokazało, że są bardzo duże różnice między przedsiębiorstwami w różnych branżach. Jedne są bardziej technochłonne, nazwałabym to, inne mniej, ale są też diametralne różnice wewnątrz branży i też nawet wewnątrz danego przedsiębiorstwa. Są procesy i funkcje biznesowe, które

są bardzo dobrze zaopiekowane przez przedsiębiorstwo, jeśli chodzi o te technologie, narzędzia IT i inne nowoczesne rozwiązania, tak jak np. systemy ERP, które są już bardzo powszechne, księgowości i płatności – nasze przedsiębiorstwa są relatywnie nawet bardziej zaawansowane niż odpowiedniki w Europie. Natomiast są takie funkcje biznesowe, jak np. marketing, czy kontrola jakości, gdzie te procesy są albo w ogóle bez zastosowania narzędzi, albo z użyciem narzędzi, które są bardzo prymitywne, o niskiej skuteczności.

Jeśli chodzi też o dostęp do kapitału – i tutaj mowa już głównie o małych przedsiębiorstwach, innowacyjnych, technologicznych, tzw. start-upach, to…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Pani dyrektor, przepraszam bardzo. Ile czasu jeszcze pani będzie…?

Zastępca dyrektora departamentu MRiT Agata Wancio:

Jeszcze z pięć minut.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bo mamy dzisiaj też taką prezentację i chcemy to wszystko zmieścić i podyskutować, tak że…

Zastępca dyrektora departamentu MRiT Agata Wancio:

Dobrze, tak. Jeszcze trzy bariery i będę kończyć.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Dobrze, dobrze, dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MRiT Agata Wancio:

Jeśli chodzi o dostęp start-upów do kapitału, do tej pory zostało zrealizowanych wiele programów i faktycznie ten rynek start-upowy się bardzo rozwinął.

Pojawiły się pewne specjalizacje, jeśli chodzi o start-upy. Natomiast to, czego potrzebujemy, biorąc pod uwagę obecną dojrzałość rynku, to jest dostęp kapitału, który pozwoli na skalowanie tego biznesu. To jest to, co już mówiłam na początku, czyli sprawienie, żeby start-upy, które są na wczesnym etapie rozwoju stawały się średniakami, a średniaki – dojrzałymi, dużymi firmami. Docelowo, w marzeniach, tymi unicornami, o które każdy kraj w swojej polityce innowacyjnej w jakiś sposób walczy i Komisja Europejska też ma to na swoim radarze.

Kolejna, to już króciutko, to są kwestie… Krótko, ale też ważne – niskiego gospodarczego wykorzystania wyników prac B+R, zwłaszcza badań, które są prowadzone na uczelniach. Badania pokazują, że w wielu dziedzinach mamy bardzo wysoki potencjał naukowy, tylko potem ten potencjał naukowy nie służy celom społecznym, gospodarczym – nie wszystko tak, jak mogło być skomercjalizowane jest komercjalizowane, na co składa się wiele czynników, o których być może jeszcze dzisiaj będziemy mogli podyskutować.

I deficyt kompetencji sprzyjających innowacyjności. To jest też jedna z kluczowych barier. Bardzo dużo się mówi o absolwentach, inżynierach, specjalistach IT, ale trochę mniej mówi się o tych kompetencjach, które są horyzontalne, a które każdy innowator powinien posiadać, bo każdy… Mało kto jest geniuszem, ale innowatorem może być każdy i bycia innowacyjnym można się nauczyć tak, jak matematyki, tylko szkoła musi do tego przygotowywać. Jest zestaw kompetencji, które zostały opracowane, materiałów, narzędzi i teraz trzeba przejść do fazy realizacji, w coraz większym stopniu, wprowadzać je do programów nauczania. To są takie kompetencje, jak zarządzanie sobą, współpraca, stosunek do ryzyka, zdolność do współtworzenia, samodzielność myślenia, rozwiązywania problemów etc. Badania, które prowadzi OECD pokazują, że niestety, o ile w badaniach takich umiejętności podstawowych, jak czytanie, matematyka, nauki ścisłe, jesteśmy w czołówce – zawsze w pierwszej dziesiątce, to w tych umiejętnościach, proinnowacyjnych, kompetencjach przyszłości, które wymieniłam, jak wytrwałość, ciekawość, rozwiązywanie problemów, jesteśmy w krajach OECD… Kończymy rankingi na kilku ostatnich miejscach.

Z tym też wiąże się kultura innowacyjności, niski kapitał społeczny, ale tego już nie będę rozszerzała, bo chcę jeszcze tylko króciutko powiedzieć o ostatniej barierze. To jest

bariera, która w ocenie samych przedsiębiorstw, zwłaszcza małych i średnich, jest w tym momencie największa. Są to bariery prawne, regulacyjne, związane z biurokracją, zbyt dużą zmiennością prawa, w tym prawa podatkowego, zbyt dużą regulacją wielu sfer, biurokracją, czasem, który jest na to potrzebny, wiedzą, która jest do tego potrzebna i zasobami, żeby to wszystko monitorować i zadośćuczynić wszystkim regulacjom, które się pojawiają.

Na tym już skończę, dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bardzo dziękuję, pani dyrektor.

Wszystko mamy, ale coś tam w końcu nie zatrybia, kolokwialnie mówiąc i dlatego nie jesteśmy w tych rankingach na takiej pozycji, do jakiej mamy potencjał i możliwości.

Ale żeby nie przedłużać, bo ja bym dzisiaj, panie dyrektorze… Zwracam się teraz do pana Marka Wocha, zastępcy rzecznika małych i średnich przedsiębiorców. Zapoznałam się z materiałem i powiem państwu, że dawno się tak nie zgadzałam z rzecznikiem, jak w tych waszych wnioskach. Prosiłabym tylko o takie zwięzłe przedstawienie tematu, bo to od strony praktycznej, już bazując na konkretnych małych i średnich przedsiębiorstwach i rozumiem, analizując, te wnioski wypłynęły przez kilka lat. Jakieś 10 minut panu wystarczy, panie dyrektorze? Przepraszam bardzo, że dzisiaj będę mocno ograniczać, ale chcielibyśmy jeszcze po tym wszystkim podyskutować, bo o to też chodzi.

Zastępca rzecznika małych i średnich przedsiębiorców Marek Woch:

Szanowni państwo, szanowna pani poseł, pani przewodnicząca, bardzo dziękuję za te słowa.

Szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, to jest zbiór postulatów i też naszej wieloletniej praktyki, po prostu na kanwie wniosków, które wpłynęły do Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców. Współpracujemy też z ponad 400 organizacjami branżowymi, skupionymi w Radzie Przedsiębiorców i tutaj, w tym materiale, przesłanym wczoraj do państwa posłów… Pozwoliłem sobie przez uprzejmość pań z sekretariatu wyłożyć przy liście obecności materiały, kopie, jeżeli ktoś chciałby w szczegółach się zapoznać z państwa obecnych w czasie posiedzenia tej podkomisji.

I teraz tak – proszę państwa, systemowe uwagi to system ochrony zdrowia, ZUS, abolicja. System ochrony zdrowia został przez rząd i przez państwa parlamentarzystów doskonale zdiagnozowany i te prace się rozpoczęły. Tutaj przedsiębiorcy wskazują, że jest ta zapowiedź 1 stycznia i nie oczekują konkretów, ale środowisko przedsiębiorców przyjmuje z uznaniem i z podziękowaniem. Natomiast rzecznik już na samym początku, przy pierwszym projekcie Polskiego Ładu, wysyłał dziesiątki opinii prawnych, że po prostu z tego będzie problem. Kwestia ZUS, jeżeli chodzi z kolei o składki ubezpieczeń społecznych, to jest też temat. Chociażby dzisiaj Komisja Gospodarki i Rozwoju będzie dyskutować wakacje ZUS. Oczywiście to jest w środowisku przedsiębiorców, jak i pana rzecznika, jak i moim – jesteśmy za rozwiązaniem dobrowolności. Ale to jest pierwszy krok i też tutaj przedsiębiorcy zauważają, bardzo dziękują. Abolicja, trzeci problem – pierwszy rząd Platformy Obywatelskiej dokonał po prostu fenomenalnych zmian i dokonał abolicji, czyli, proszę państwa, system ZUS jest w swojej istocie tak skonstruowany i tak się zadłuża, i tak przedsiębiorcy się zadłużają, i wówczas rząd i parlamentarzyści przyjęli takie rozwiązania, że dokonano po prostu umorzeń zaległości. Mamy najnowsze dane z Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, to jest rocznie 200 tys. windykowanych przedsiębiorców z 2,5 mln. I to są oczywiście… Ktoś może powiedzieć, że czasami…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Ale mówi pan dyrektor tylko o małych i średnich przedsiębiorcach?

Zastępca rzecznika małych i średnich przedsiębiorców Marek Woch:

Tak, tylko. Zaznaczając, że tak naprawdę mikrusy, że tak powiem kolokwialnie, to jest ponad 90%. Czyli najwięcej tych najmniejszych przedsiębiorców, którzy są solą przedsiębiorczości w naszym kraju.

I teraz – proszę państwa, w dyskurs weszła Konstytucja Biznesu, cały szereg ustaw, w 2018 roku. Można się sprzeczać od strony politycznej, czy nie sprzeczać, ale zasady

prawne – co nie jest prawem zabronione, jest dozwolone dla przedsiębiorcy. Przyjazna interpretacja przepisów przez urzędników, tak? To niekoniecznie muszą być wadliwe ustawy, że tak powiem, tylko kwestia stosowania tych ustaw, według mojej oceny. Czy chociażby zasada proporcjonalności kary, z pandemii. Można było zastosować 10 za uchybienia, a można było zastosować 30. Pisaliśmy, wnosiliśmy do sądów administracyjnych – po co 30, jeżeli była przewina. Czy w ogóle należało karać, tym bardziej, że przepisy dawały sanepidom możliwość odstępowania i takie też działy się w Polsce przypadki. To jest tak jakby zasada proporcjonalności. I tu jest kwestia abolicji. Dzisiaj szacunki ZUS podają, że przedsiębiorcy są zadłużeni ok. 40 mld zł. To jest potężna liczba i to są tragedie, w cudzysłowie. Cytuję te wnioski, które wpływają do rzecznika dla tych przedsiębiorców. Proszę państwa, kwestia…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Przepraszam, jeszcze co do zadłużenia – to są przeterminowane te…?

Zastępca rzecznika małych i średnich przedsiębiorców Marek Woch:

Większość przeterminowanych, więc ci przedsiębiorcy uciekają w szarą strefę. Była też próba zrobienia czegoś od 2015 roku z szarą strefą. I jak dane, zarówno GUS, jak i niezależnych think tanków pokazują, że do 2015 roku faktycznie ta szara strefa zjeżdżała, ale od 2018 roku ona rośnie. Co by nie powiedzieć, według różnych szacunków to jest już 500 mld do 700 mld zł. Szacuje się też, że 700 tys. osób jest w szarej strefie, z powodu egzekucji komorniczych. I z punktu widzenia przedsiębiorców i rzecznika, pytanie jest takie, czy nas stać na to, żeby utrzymywać w szarej strefie, czy po prostu dokonać tej abolicji ZUS i żeby te osoby mogły funkcjonować na rynku płacąc ZUS, czy podatki. Bo takie są wnioski z naszych analiz.

Druga kwestia – systemowa konieczność… To też od razu zaznaczam, że rzecznik i przedsiębiorcy nie są przeciwko prawom pracowniczym i kosztom, tylko chodzi o koszty. Przedsiębiorcy wskazują na takie elementy. Dzisiaj mamy bardzo niskie bezrobocie i rynek potrzebuje kierowców, hydraulików… No, ja jestem z pierwszego zawodu hydraulikiem. Potrzebują hydraulików, kierowców TIR – jestem też kierowcą TIR i wiem ze środowiska… Ale chciałem i marzyłem o prawniku. Wiem, że przedsiębiorcy aż płaczą, że skąd wziąć fachowca. Mówię – skończę pracę u rzecznika i będziemy rozmawiać.

Natomiast kwestia jest tego typu, że daję przykład i to nie jest, że te głosy są przeciwko prawom pracowniczym, tylko tak, wskazując na kumulację, przedsiębiorcy pokazują – mamy święto w sobotę. I za święto w sobotę należy się dzień wolny. To jest pierwszy przykład. No, pytanie jest takie – i tak jest sobota wolna. Jeżeli święto przypada, to czemu przedsiębiorca ma… To są zaszłości, nikt nie ruszył od kilkudziesięciu lat. Dwa dni wolnego dla honorowych krwiodawców? Okej, to są dwa dni, bardzo dobra zmiana, ale to już mamy je w sumie trzy. Kolejny przykład – urlopy. Też wiemy, dzieciaczków rodzi się malutko, urlopy macierzyńskie i wychowawcze. Ale obok urlopu macierzyńskiego i wychowawczego są urlopy wypoczynkowe i przedsiębiorca tak naprawdę nigdy się nie może doczekać pracownika, no, głównie pań. I tak kumulując, z roku zostaje tak naprawdę trzy miesiące wyjęte, właśnie różnego tytułu świadczeń pracowniczych – które są potrzebne i przedsiębiorcy nie mają z tym problemów, tylko mówią o finansowaniu, że finansują, a z drugiej strony tak naprawdę nie mają pracownika i muszą szukać na rynku.

Trzecia grupa takich podnoszonych spraw – wymogi biurokratyczne niezwiązane bezpośrednio z prowadzeniem działalności. Przez kilka lat borykaliśmy się z RODO. Był przykładowo wymóg, że każdy mikrus do każdego klienta musiał wysyłać mail o zasadach RODO. No, udało się zmienić przepisy, wystarczy, że powiesi kartkę na drzwiach, że warunki są spełnione. To są drobne rzeczy, ale pomagające w prowadzeniu działalności.

Dostęp do informacji o programach wsparcia – bardzo dużo programów było i jest, to, co pani dyrektor powiedziała. Ale my z przedsiębiorcami spotkaliśmy się z takim problemem. Stworzyliśmy też program i stronę internetową, żeby w jakiś sposób być pośrednikiem między instytucjami, które te programy mają… Dużo pieniędzy i to też teraz przez kilka lat będzie. Tylko przedsiębiorcy wskazywali – nie za bardzo można

było znaleźć informację, że te programy są uruchamiane, na co i żeby ktoś przeprowadził taką ścieżką… Pomocną dłoń. Nawiązaliśmy współpracę praktycznie z Instytutem Łukasiewicza, z NCBiR, z PARP, z ARP, z BGK, żeby po prostu być taką płaszczyzną przekazywania przedsiębiorcy, żeby ktoś go wewnątrz pokierował. W moim odczuciu to się zaczęło sprawdzać, bo te sygnały ucichły. Bo od razu wchodzi człowiek po prostu na platformę, wchodzi na naszą stronę i jest przekierowywany, ktoś go przejmuje. I mówię – drobna rzecz, ale udrażniająca przepływ informacji.

Teraz – długotrwałe, kosztowne postępowania sądowe w sprawach gospodarczych. To jest… Dzisiaj jest też próba rządu, bardzo dobra moim zdaniem, jest ustawa deregulacyjna, projekt, gdzie się zwraca na dwa aspekty – na mediację i arbitraż. Tutaj jest próba przekierowania przepisami legislacyjnymi, żeby nie iść do sądu, żeby to po prostu na tym etapie… My wskazywaliśmy kilka lat temu, że właśnie arbitraż i mediacja i ówczesne Ministerstwo Rozwoju i Technologii przeprowadziło szerokie konsultacje, analizy, czy po prostu urzędnicy korzystali, już wówczas, z ówczesnych przepisów, które były, żeby zachęcać do mediacji, bo mogli i to się nie działo powszechnie. Teraz jest próba zarówno w postępowaniu administracyjnym, jak i w cywilnym, żeby to po prostu, w cudzysłowie, wymuszać. Żeby tego nie było, żeby zdjąć to z sądownictwa.

Kolejne, już kończę, proszę państwa, to jest ograniczenie konkurencyjności in-house. In-house to jest procedura zamówień publicznych, głównie jeżeli chodzi o odpady. Ale ostatnio pojawił się też temat środowiska paliwowego, gdzie nawet samorządy… Jakby z całym szacunkiem, nie chcę tutaj oceniać, czy to jest słuszna decyzja jednego prezydenta, czy nie – on sobie będzie budował stację paliw. Ale rynek paliwowy mówi – pytanie, czy to samorząd jest od tego, żeby być właścicielem stacji paliw. Drugie pytanie, co jest bardzo powszechne i dostaliśmy w pewnym momencie uprawnienie, żeby występować w sądzie jako reprezentant przedsiębiorców do spraw zamówień publicznych. Oczywiście są gminy, gdzie nie ma na rynku przedsiębiorcy, który musi zagospodarować odpady, ale są w Polsce miejsca, że są ci przedsiębiorcy, a wówczas… Warszawa była takim przykładem, były inne miejsca w Polsce, gdzie po prostu… I to też nie jest ocena danego miejsca samorządowego, że tak powiem, tylko procedury – że nie przeprowadza się podstawowego przetargu, nieograniczonego, tylko w pierwszym kroku dokonuje się procedury in-house, czyli wyłącza się rynek dziesiątków przedsiębiorców, którzy wzięli samochody w leasing, zatrudniają dziesiątki osób i tutaj nie ma takiego balansu. To jest poważny problem, wstąpiliśmy w kilka postępowań, toczą się w sądach. Tutaj Urząd Zamówień Publicznych w pewnym momencie też stanął po stronie przedsiębiorców, że należałby wyważyć te zagadnienia.

Ustawa o rzemiośle – temat był podnoszony od kilku lat. I teraz, proszę państwa, jest taka definicja, że tam mucha praktycznie nie siada, tak mówią przedsiębiorcy. Wysłaliśmy jeszcze ostatnio lekkie poprawki legislacyjne do ministerstwa. Myślę, że jakby ten projekt przeszedł, wszyscy rzemieślnicy w Polsce naprawdę odetchnęliby z ulgą, od lat, więc przedsiębiorcy to przyjęli bardzo dobrze.

Kolejny temat – franczyzodawcy i franczyzobiorcy. To był temat wieloletni, też podnoszony. Znowu, to nie jest przytyk do franczyzodawców, ale jednak franczyzobiorcy, czyli de facto osoba fizyczna, która musi się zmagać z mitręgą korporacyjną, z umowami wielostronnymi, których nie można wypowiedzieć, gdzie zakaz konkurencji na prowadzenie tej działalności nawet po rozwiązaniu tej umowy wynosi rok. Tutaj, my, w biurze, opracowaliśmy z przedsiębiorcami kodeks dobrych praktyk. Chcąc, zaprosiliśmy i franczyzodawców, franczyzobiorców, żeby po prostu strony się dogadały w oparciu o ten kodeks, właśnie o te miękkie formy współpracy na podstawie umów. Nie było takiej woli mniejszości, co do zasady. Większość chciała. Tutaj, za decyzją rzecznika został ten kodeks przekazany do ówczesnego kierownictwa Ministerstwa Sprawiedliwości. Rozpoczęły się prace nad projektem ustawy. I ten projekt ustawy powstał, w mojej ocenie właśnie balansujący te dwie grupy interesariuszy, czyli świadczeniobiorców i świadczeniodawców. Tylko nie… Nastąpiła dyskontynuacja, sprawdzaliśmy to – ten projekt jest, można by do niego powrócić. To środowisko franczyzobiorców w Polsce nie jest małe…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Jaka to jest skala?

Zastępca rzecznika małych i średnich przedsiębiorców Marek Woch:

Ja teraz nie powiem liczb, jeżeli chodzi… Przepraszam, pani przewodnicząca. Ale na ówczesne analizy to tak naprawdę dotyczyło tysięcy osób. Tysięcy osób – mamy na każdym rogu znane marki, większość jest franczyzobiorców, w każdej miejscowości i każdy z tych franczyzobiorców boryka się z tymi sprawami.

To są fundamentalne kwestie. Jeżeli chodzi już o takie szczegółowe, to też opracowaliśmy taki dokument ideowy, „Nowa polityka gospodarcza”, wskazując na te postulaty – i to są dziesiątki różnych, drobnych, przedstawionych w tym dokumencie dla państwa posłów, jeżeli chodzi już o szczegółowe rozwiązania. Tylko pragnę przypomnieć, że w poprzedniej kadencji zgłaszaliśmy ok. 500 różnych zmian ustawowych. 150, głównie dla małych i dla mikrusów zostało przeprocedowane, ale 350 różnych poprawek jest aktualnych. Mamy te materiały, dysponujemy, jeżeli szanowna podkomisja, szanowni państwo chcieliby z tego skorzystać, żeby to po prostu było już punktowo, to było zdiagnozowanie na poziomie wniosków, rozmów i przygotowane legislacyjnie, w jakich ustawach, w jakich artykułach, w jakich paragrafach – i po prostu może do oceny. I to kwestia, widzę środowisko też branży odpadowej, ale samochodowej – potężne problemy, jeżeli chodzi o utylizację samochodów, wraków. Nie wiemy, dzisiaj się borykamy z definicją odpadu, jeżeli chodzi o motoryzację. Jest 20 milionów aut i tak naprawdę nie wiemy w pełni, gdzie jest milion…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Panie dyrektorze, wnioski końcowe?

Zastępca rzecznika małych i średnich przedsiębiorców Marek Woch:

Kończę. Szanowni państwo, bardzo dziękuję. Jesteśmy do dyspozycji jako Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, jeżeli ktoś z państwa chciałby rozwijać już poszczególne… To chodzi właśnie o tematy legislacyjne – jesteśmy do dyspozycji. Jeżeli są pytania, jestem do dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Jasne. Bardzo serdecznie dziękuję. Naprawdę, powiem nie tak, jak na posiedzeniu Komisji Gospodarki i Rozwoju, Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców… Tym razem podyskutowaliśmy merytorycznie, to znaczy – podyskutujemy, ale tematy były przedstawione bardzo konkretnie, rzeczowo i to jest najczęściej zgłaszane w takich poselskich kontaktach z przedsiębiorcami, właśnie nawet tak uszeregowane.

Zastępca rzecznika małych i średnich przedsiębiorców Marek Woch:

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Dlatego proszę też przekazać serdeczne podziękowania panu rzecznikowi i całemu zespołowi.

Bardzo proszę teraz pana dyrektora Michała Doligalskiego, dyrektora Departamentu Innowacji w Ministerstwie Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Jest pan dyrektor? A, pan dyrektor gdzieś tam sobie zasiadł na tyłach. Może poprosimy tutaj bliżej.

Zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Rozwoju Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego Michał Doligalski:

Nie, spokojnie.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Tak? Proszę uprzejmie. Ale też prosiłabym o dyscyplinę czasową.

Zastępca dyrektora departamentu MNiSW Michał Doligalski:

Dyscyplina czasowa będzie zachowana.

Chciałbym tutaj podkreślić, że Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego dostrzega problem innowacyjności polskich przedsiębiorstw i podejmowane są działania, które odnoszą się przede wszystkim do pierwszej wypowiedzi, czyli współpracy nauki z bizne-

sem. Tutaj możemy wymienić takie działania, jak kierunki zamawiane, które są tworzone we współpracy, na potrzeby biznesu, w określonych dziedzinach; doktorat wdrożeniowy, gdzie osoby zatrudnione np. w firmach mogą realizować prace badawcze, które następnie są implementowane i wdrażane w przedsiębiorstwach. Pomijając już wszystkie projekty, które są realizowane w ramach NCBiR, tutaj, w obszarze transformacji cyfrowej, dlatego też odnoszę się do pierwszej części wypowiedzi, istotne są też projekty realizowane w ramach Komisji Europejskiej, w których uczestniczą np. instytuty z Sieci Badawczej Łukasiewicza, czy uczelnie wyższe. Tu mówię o hubach innowacji cyfrowych European Digital Innovation Hubs, których ideą jest wsparcie przedsiębiorców w transformacji w drodze ku przemysłowi 4.0, czyli mamy tutaj cyfryzację nie tylko w tym obszarze organizacyjnym, ale też wprowadzenia technologii do przedsiębiorstw. Może warto też byłoby tę wiedzę… Myślę też, że te huby, które już funkcjonują w Polsce poszukują, można powiedzieć, klientów dla swoich usług. Może warto byłoby, nie wiem, czy są tam, na stronie pana rzecznika, zamieszczone takie informacje… Może warto byłoby wesprzeć huby też właśnie przez propagowanie tych usług, które są przeznaczone dla przedsiębiorców w kierunku transformacji cyfrowej, zwiększenia ich konkurencyjności?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bardzo dziękuję za tę uwagę. A proszę powiedzieć, ile jest tych hubów?

Zastępca dyrektora departamentu MNiSW Michał Doligalski:

14.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

14.

Zastępca dyrektora departamentu MNiSW Michał Doligalski:

I każdy hub jest to konsorcjum kilku-kilkunastu jednostek, które są naprawdę rozsiane po całej Polsce.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Wiem, ale mamy tutaj panią prezes Izby…

Prezes zarządu Izby Gospodarki Elektronicznej Patrycja Staniszewska:

Gospodarki Elektronicznej.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Gospodarki Elektronicznej. Zawsze mylę i mówię – elektronicznej gospodarki, ale to nie taki duży błąd. Przepraszam. Witam panią serdecznie.

Myślę, że będziemy tutaj sobie dyskutować, może już po przedstawieniu tych wszystkich opinii, o które poprosiliśmy, natomiast dzisiaj postanowiłam zaprosić jedną z firm, która jest innowacyjna, z mojego okręgu wyborczego. To nie jest, broń Boże, żadna kampania, ale od dawna obserwuję firmę i współpracujemy. Jest to firma Elmontaż. Poprosiłabym o przedstawienie takiego innowacyjnego rozwiązania związanego z naszym bezpieczeństwem kolejowym. Mamy tutaj pana prezesa firmy, pana Marcina Caputę, to jest Elmontaż – witamy pana prezesa; panią wiceprezes i pani wiceprezes oddałabym teraz… A i jeszcze jest pan Dariusz Izydor – witamy państwa bardzo serdecznie. Dziękujemy, że poświęciliście czas i chcecie się podzielić tym innowacyjnym rozwiązaniem. Mam nadzieję, że to zostanie wdrożone i wszyscy będziemy bardziej bezpieczni na kolei. Tak że poproszę teraz panią Annę Szklarczyk, wiceprezes firmy, o króciutkie przedstawienie tego innowacyjnego pomysłu i też od razu odniesienie się, jakie są przeszkody we wdrażaniu. Bo to taki praktyczny przykład, może trochę nam tutaj da więcej argumentów do dyskusji.

Dziękuję bardzo. Zapraszam.

Wiceprezes zarządu Elmontaż Sp. z o. o. Anna Szklarczyk:

Dzień dobry państwu. Dziękujemy bardzo, że mogliśmy tutaj przyjechać i zaprezentować, włączyć się w dyskusję w ramach podkomisji.

Jesteśmy firmą, która cztery lata temu zdecydowała się na wdrożenie innowacji, w związku z potrzebą, którą… Zresztą widzę tutaj pana wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego, z którego ten pomysł do nas, można tak powiedzieć, przypłynął w czasie dyskusji z panem prezesem dr. Ignacym Górą. Nasza firma… Zajęliśmy się tematem bezpieczeństwa na skrzyżowaniu dróg kolejowych i dróg komunikacji drogowej. Te skrzyżowania to przejazdy kolejowo-drogowe. Tych przejazdów jest w Polsce bardzo dużo, 60% z nich to przejazdy kategorii D, którymi właśnie się zajmujemy. To przejazdy, na których nie ma żadnych instalacji, nie ma żadnych urządzeń zabezpieczających. Jest tam tylko krzyż św. Andrzeja i znak stop. W ramach naszej działalności wystąpiliśmy razem z uczelnią… Tutaj pani dyrektor mówiła i pan z ministerstwa. Wystąpiliśmy razem z uczelnią, bielską Akademią Techniczno-Humanistyczną w Bielsku-Białej do NCBiR, uzyskaliśmy grant…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Obecnie uniwersytet.

Wiceprezes zarządu Elmontaż Sp. z o. o. Anna Szklarczyk:

Uniwersytet Bielsko-Bialski, tak.

I uzyskaliśmy grant na realizację naszego projektu. Projekt nazywa się Safecross i jest to system automatycznego wykrywania zatrzymania się pojazdu na przejazdach kolejowych. Taki dyscyplinujący kierowców, ostrzegający przed przejazdem. W dalszej prezentacji pokażemy państwu dane, dlaczego się tym zainteresowaliśmy, jak niebezpieczne są to miejsca – przejazdy kolejowe.

Teraz prosiłabym o puszczenie filmu, który pokaże, o czym mówię. W ten sposób przybliży państwu.

Głos lektora:

Z ogromną satysfakcją prezentujemy system Safecross. System monitoringu i analizy zdarzeń pozwalający na podniesienie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, a także identyfikujący przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Projekt ten firma Elmontaż opracowuje przy współpracy z Uczelnią Techniczno-Humanistyczną w Bielsku-Białej w ramach prac badawczo-rozwojowych współfinansowanych przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

Przejazdy kategorii D to ponad 50% wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce. Nie są one wyposażone w żadne systemy ani urządzenia zabezpieczenia ruchu, co powoduje, że to właśnie na nich dochodzi do największej liczby niebezpiecznych wypadków na styku infrastruktury drogowej i kolejowej.

System Safecross ostrzega kierowców o zbliżaniu się do przejazdu drogowo-kolejowego lub niebezpiecznego skrzyżowania, rejestruje zachowanie pojazdu na przejeździe, a dzięki wykorzystaniu modułu sztucznej inteligencji monitoruje przestrzeganie przez kierowców przepisów ruchu drogowego. System poprzez automatyczną klasyfikację zarejestrowanych zdarzeń dostarcza precyzyjnych informacji o zidentyfikowanych niepożądanych sytuacjach. Zainstalowanie systemu pozwoli na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach drogowo-kolejowych oraz szczególnie zagrożonych skrzyżowaniach drogowych. Efekt ten zostaje osiągnięty poprzez dodatkową sygnalizację oraz nieuchronność wykrycia naruszenia przepisów, co będzie powodowało zmniejszenie liczby zdarzeń związanych z nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, a w konsekwencji – zmniejszeniem liczby ofiar i poszkodowanych.

System Safecross może być zasilany z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii, co umożliwia jego zastosowanie w warunkach braku dostępu do konwencjonalnych źródeł energii. Takie rozwiązanie zostało wdrożone i działa prawidłowo na przejeździe testowym w Milówce. System składa się z rozmieszczonych na przeciwstawnych pasach dwóch kamer, radaru i znaku stop z dodatkowym oświetleniem, urządzeń rejestrujących, urządzeń sieciowych służących do przekazywania danych oraz z infrastruktury informatycznej wykorzystywanej do obsługi serca systemu, jakim jest oprogramowanie Safecross.

Stworzone w ramach projektu oprogramowanie, dzięki wykorzystaniu modułu sztucznej inteligencji pozwala na jednoczesną analizę zdarzeń w wielu lokalizacjach

w systemie ciągłym. Analiza ta polega na rozpoznawaniu zachowań kierowców w trakcie przejazdu przez przejazd kolejowy lub skrzyżowanie i raportowanie tych zachowań do użytkowników systemu, przedstawiane w formie filmu oraz zdjęcia tablicy rejestracyjnej pojazdu, z podziałem na prawidłowe i nieprawidłowe lub niepodlegające ocenie. Zastosowane rozwiązanie ograniczy czas pracy operatorów systemu oraz koszty z tym związane do niezbędnego minimum.

W okresie od września 2021 roku do końca sierpnia 2023 roku system ocenił 412 tys. zdarzeń. Podczas testów kontrolnych wykazano skuteczność wykrywania i prawidłowej oceny zdarzeń na poziomie przekraczającym 90%.

Oprogramowanie Safecross stanowi platformę chmurową, co umożliwia proste zwiększanie jego mocy obliczeniowych polegające jedynie na dodawaniu kolejnych serwerów w sytuacji uruchamiania i podłączania do systemu nowych przejazdów kolejowo-drogowych. System wyposażony jest w moduł serwisowy, którego działanie polega na ciągłym nadzorowaniu poprawności funkcjonowania zarówno części informatycznej systemu, jak i przyłączonych urządzeń oraz automatyczne raportowanie o stwierdzonych nieprawidłowościach i usterkach.

System Safecross przeszedł pozytywnie komplet badań laboratoryjnych w Instytucie Kolejnictwa, których wyniki potwierdziły odporność systemu na szereg czynników zewnętrznych, a także brak wpływu systemu na prawidłowe działanie systemów kolejowych. Chcąc wyrazić swe poparcie i gotowość aktywnego włączenia się w ogólnopolskie działania na rzecz kultury bezpieczeństwa, 29 czerwca 2022 roku firma Elmontaż dołączyła do grona sygnatariuszy deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym – projektu prowadzonego przez Urząd Transportu Kolejowego oraz została laureatem nagrody w szóstej edycji konkursu kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Ideą tworzenia systemu Safecross jest wzrost bezpieczeństwa oraz dbałość o zdrowie i życie użytkowników przestrzeni publicznej.

Wiceprezes zarządu Elmontaż Sp. z o. o. Anna Szklarczyk:

Mam nadzieję, że ten film przybliżył państwu ideę naszego systemu.

Nie wiem, czy można szybko tę prezentację, tak?

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Ona jest długa?

Wiceprezes zarządu Elmontaż Sp. z o. o. Anna Szklarczyk:

Nie, krótka.

Jak słuchałam tutaj pani dyrektor, to właśnie idealnie wpisuje się to w to, z czym my się borykamy, to znaczy projekt został oceniony przez rzecznika praw patentowych jako innowacyjny na skalę Polski, a szukaliśmy i śmiemy twierdzić, że i Europy i przedstawiamy to – tak naprawdę próbujemy, gdzie możemy próbować, bo jednak bezpieczeństwo jest czymś takim, co wszystkich nas, myślę, interesuje i jakoś porusza.

Pokażę państwu tutaj statystyki z zeszłego roku, cytując za prezesem Górą z Urzędu Transportu Kolejowego. Było 189 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, z czego121 na przejazdach kategorii D. 40 ofiar śmiertelnych, czyli wzrost o niemal 20% w porównaniu do 2022 roku. W tym roku już, z danych, które udało się nam pozyskać, w pierwszym kwartale były 43 wypadki, 9 ofiar śmiertelnych. Czyli temat, który, wydaje mi się, wszystkich nas porusza i nie chcielibyśmy… Jeszcze prezes Góra wspominał, że przez ostatnie lata odniosło obrażenia w tych wypadkach również 30 maszynistów i ogromne są straty finansowe z tym związane, to już na drugim miejscu.

Powiedziałam tutaj o tym, że realizowaliśmy razem z Uniwersytetem, teraz Bielsko-Bialskim, czyli to, co pan też mówił, że uczelnie działające razem z firmami. Staraliśmy się to wdrożyć.

Założonym celem tego naszego przedsięwzięcia było zwrócenie uwagi kierowców na niebezpieczne miejsca przez tę dodatkową sygnalizację; zmniejszenie liczby zdarzeń związanych z nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego; zmniejszenie liczby ofiar i poszkodowanych; zmniejszenie strat finansowych wynikających z wypadków; poprawa funkcjonowania przewozów kolejowych; i zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach

kolejowo-drogowych oraz szczególnie niebezpiecznych skrzyżowaniach, ponieważ system może być też zastosowany na skrzyżowaniach, gdzie występuje znak stop.

Rezultatem, tak jak było w filmie, jest od trzech lat funkcjonujący system Safecross.

Może o jego elementach… To już państwo widzieli, żeby nie przedłużać.

Jest możliwość stosowania odnawialnych źródeł energii, jeżeli… Bo część tych przejazdów kategorii D jest w takich miejscach mało dostępnych, tam nie ma zasilania, więc też opracowaliśmy technologię, jak zasilać taki przejazd ze źródeł OZE.

Pani przewodnicząca pytała, jakie mamy bariery. Naszą główną barierą są przeszkody regulacyjne, żeby nasz system wdrożyć, na styku infrastruktury kolejowej i drogowej, czyli tak naprawdę na marginesie jednej i drugiej. Mamy taki problem, że np. w Prawie o ruchu drogowym nie występuje… Ponieważ jest system automatycznego monitorowania np. niezatrzymania na czerwonym świetle albo przekroczenia ruchu i tym zajmuje się Główny Inspektorat Transportu Drogowego – system CANARD, czyli Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. My moglibyśmy… Te systemy typu naszego, bo nie jesteśmy jedyną firmą, która robi podobne rzeczy… Tak rozwiniętego pod względem informatycznym systemu nikt nie ma, mieliśmy ten grant i mogliśmy sobie pozwolić na opracowanie systemu na naprawdę wysokim poziomie technologicznym – innowacyjnym. I możemy się wpiąć np. w system CANARD, który jest automatyczny, natomiast brakuje takich przepisów, które dotyczyłyby nie tylko radaru, to jest Prawo o ruchu drogowym, art. 129g… Nie tylko radarów, nie tylko czerwonego światła, ale również znaku stop. To już pozwoliłoby na to, żeby Główny Inspektorat Transportu Drogowego zaczął się interesować tym, że na tych przejazdach kolejowych kategorii D, na których jest najwięcej wypadków, nie ma żadnego nadzoru, nie ma żadnej możliwości sprawdzania… Tak naprawdę dyscyplinowania kierowców, ostrzegania ich. To jest taka nasza główna bolączka. Zwracaliśmy się… Tutaj widzę pana dyrektora z Ministerstwa Infrastruktury. Zwracaliśmy się do Ministerstwa Infrastruktury, prowadzimy rozmowy i z Urzędem Transportu Kolejowego zostajemy w kontakcie, próbujemy rozmawiać z PKP PLK. Natomiast ten problem legislacyjny jest dla nas ogromną przeszkodą. Wszyscy twierdzą, że system jest jak najbardziej potrzebny, bo szkoda każdego ludzkiego życia, nie mówiąc o stratach finansowych.

Co do tej naszej innowacyjności, system jest oparty o big data – tych przejazdów jest w Polsce ponad 5 tys. System jest tak opracowany, że to jest struktura chmurowa, która może być w prosty sposób rozwijana przez dodawanie kolejnych serwerów. Jest to program, który… Tak naprawdę serce tego systemu i program, który analizuje obraz pozyskany z monitoringu na przejeździe kolejowym i później, przy pomocy botów, sztucznej inteligencji, sieci neuronowych, analizuje ten obraz i sprawdza, czy dany pojazd się zatrzymał, czy się nie zatrzymał na przejeździe i daje komplet danych, które są absolutnie wystarczające do penalizacji, do wystawienia mandatu, bo tak de facto nie ma innej metody na to, żeby tych kierowców dyscyplinować. Jednakże zauważamy to, że w momencie wprowadzenia takiego systemu, śmiem twierdzić, że, na podstawie naszych obserwacji 85–95% kierowców zatrzymuje się. Bo patrzą, co się tu dzieje, o co tu chodzi, gdzie ich nagrywają, czy nie ma jakichś zdjęć. Natomiast jeżeli nie ma tych przepisów i nie da się… I zobaczą, że tych mandatów nie ma z tego tytułu, to ta proporcja się odwraca, że ta powiem, na niekorzyść.

Ten system ma strukturę webową, jest jak najbardziej nowoczesny, można na każdym typie, czy Linux, czy Windows, czy iOS, odczytywać to i dostęp do tych danych jest ściśle chroniony. To właśnie Akademia, tudzież Uniwersytet Bielsko-Bialski teraz to badał i jest to zabezpieczone w taki sposób, żeby nie było żadnych możliwości włamania się do tego systemu.

Kierunki rozwoju. Tutaj pani dyrektor też wspomniała o priorytetach Unii Europejskiej i funduszach i my wpisujemy się w Krajowe Inteligentne Specjalizacje nr 9 i nr 10. Szukamy możliwości, żeby też podpowiedzieć organom państwowym, jak można zwiększyć bezpieczeństwo na tych przejazdach kategorii D.

Tutaj to, co było w filmie. Uzyskaliśmy pozytywną opinię Instytutu Kolejnictwa i dostaliśmy nagrodę.

Właściwie tyle. Dziękuję bardzo za uwagę, mam nadzieję, że państwo mniej więcej zrozumieli…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bardzo dziękuję pani prezes, bo naprawdę to jest projekt, który jak najszybciej trzeba wdrożyć.

Poprosiłabym teraz może pana wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Panie prezesie, ma pan głos i prosimy o jakiś komentarz. Mam nadzieję, że te programy, projekty związane z bezpieczeństwem powinny mieć priorytet, a zatem i zmiany legislacyjne, jeśli główną barierą, tak jak powiedziała tu pani prezes, jest właśnie bariera legislacyjna. Proszę o komentarz.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Tak jest. Bardzo dziękuję.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, szanowni państwo, oczywiście, że znamy ten projekt i muszę przyznać, że uznajemy, że on jest naprawdę bardzo, bardzo dobry. Faktycznie tak, jak pani prezes powiedziała, nie jest to nawet jedyna firma, więc to nie jest państwa monopol, tylko jest kilka firm w Polsce, które produkują powiedzmy, że podobne urządzenia na podobnych systemach, każdy oczywiście w jakimś zakresie się różni, natomiast idea jest jedna i ta sama.

Szanowna pani przewodnicząca, nie chcę wchodzić w jakieś wielkie arkana, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w ogóle w sektorze kolejowym. Powiem tylko trzy zdania. Chociaż sektor kolejowy i nazwijmy to, w ogóle transport kolejowy jest najbezpieczniejszą formą transportu, jeżeli chodzi o transport lądowy, to jednak niestety, zdarza się ok. 600 zdarzeń kolejowych w polskiej sieci – to jest 18 tys. km. Można podzielić to na trzy kategorie, mniej więcej po jednej trzeciej. Jedna trzecia to są tzw. dzikie przejścia, czyli osoby wchodzące w sposób nieuprawniony na obszar kolejowy; jedna trzecia zdarzeń, czyli ok. 180–200 zdarzeń rocznie to są właśnie przejazdy kolejowo-drogowe; i jedna trzecia to są takie, za które akurat co do zasady odpowiada system kolejowy, to jest ok. 200 zdarzeń. Dwie trzecie są jak gdyby poza systemem kolejowym, jedna trzecia jest w ramach systemu kolejowego – nasze zdarzenia. Skupmy się na tej jednej trzeciej, czyli 180–200 zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych. Szanowni państwo, tak mniej więcej co półtora, dwa dni mamy zdarzenie na przejazdach kolejowo-drogowych, z czego oczywiście, powiedzmy, 98% to są zdarzenia spowodowane nie przez system kolejowy, tylko oczywiście przez osoby prowadzące pojazdy po drogach publicznych, a nie po drogach żelaznych. I oczywiście nie będę mówił o liczbie działań chociażby takiego urzędu jak mój. Od razu powiem państwu, że prowadzimy mniej więcej 2 tys. działań nadzorczych z czego, myślę, jakieś 25% na przejazdach kolejowo-drogowych. Ale biorąc pod uwagę to, że mamy ok. 13 tys. przejazdów kolejowo-drogowych w kraju, z czego, tak, jak pani prezes powiedziała, blisko 50% to są przejazdy kategorii D. Czyli one tak naprawdę są co najwyżej – i to o ile – zabezpieczone znakiem stop, który jest po prostu przez nas, kierowców, ja to tak nazwę ogólnie, jak się okazuje, niekoniecznie przestrzegany.

Pomysł innowacyjnych urządzeń faktycznie zakiełkował w naszym urzędzie. Potrzebowaliśmy takich innowacyjnych urządzeń właśnie na przejazdach kolejowych – które byłyby po pierwsze, tanie, po drugie – bezpieczne. Tanie z tego względu, że każdy z państwa może wiedzieć, że np. możemy zmienić kategorię przejazdu kolejowo-drogowego z kategorii D na tę z rogatkami, z sygnalizacją, z dróżnikiem. Ale to, szanowni państwo, wszystko kosztuje. Takie przekwalifikowanie to jest mniej więcej od 1,5 mln zł wzwyż, więc chodziło o to, żeby jednak stworzyć coś, co da możliwość w miarę szybkiego i taniego sposobu zabezpieczenia przejazdów kategorii D. Wystąpiliśmy z takim apelem do polskich firm i wiele firm zareagowało bardzo pozytywnie, z czego się bardzo cieszymy.

Natomiast, tak jak pani prezes powiedziała, chyba największymi barierami są bariery legislacyjne i pewnego rodzaju, jak powiem tak – małe zainteresowanie części drogowej. Myślę, że nie kolejowej, tylko właśnie części drogowej, ponieważ biorąc pod uwagę jednak liczbę tych zdarzeń, na drogowcach ona nie robi za bardzo wielkiego wrażenia, szanowni państwo. Na nas, na mnie – robi niesamowite, bo to jest jedna trzecia zdarzeń w całym systemie kolejowym. Natomiast u drogowców to jest jakiś tam niewielki procent

i oni nie są aż tak bardzo zainteresowani niektórymi działaniami, ale faktycznie, trzeba rozpocząć działania legislacyjne. Bez tego, nawet gdyby narodowy zarządca infrastruktury chciał zamontować takie urządzenia, niestety, nie może, nie mając odpowiednich przepisów. Pierwsza kwestia dotyczy uprawnień, kto faktycznie może weryfikować te wykroczenia. Prowadziliśmy z GITD takie rozmowy, muszę przyznać, że myślę, że ponad dwa lata, nawet powiedziałbym, że trzy lata. I nawet wstępnie byliby… Na początku może niekoniecznie, ale później byli wstępnie zainteresowani. Natomiast to wszystko trwa. I oczywiście druga kwestia, to kwestia pozyskania odpowiednich funduszy, bo oni wtedy też muszą powiększyć o odpowiednią liczbę osób, które obsługiwałyby ten system, chociaż mają, tak jak powiedziała pani prezes, swój własny, ale dotyczący co do zasady fotoradarów. Ogólnie rzecz biorąc, widać, że te fotoradary się sprawdzają, bo faktycznie z takich danych statystycznych, które my posiadamy…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Ale będę niestety nieelegancka i poproszę pana o konkret.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Okej.

Powiem tak – pierwsza rzecz, pani przewodnicząca, to faktycznie zmiany legislacyjne, w dwóch obszarach, czyli uprawnienia oraz techniczna zmiana rozporządzenia w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych. A następna rzecz to po prostu rozmowa, myślę, że z częścią drogową oraz częścią kolejową, z tego względu, że ktoś to musi po pierwsze, kupić, zabudować. Ale powiedzmy, jedna strona prawdopodobnie będzie to musiała kupić, zabudować i też utrzymywać, inna strona prawdopodobnie będzie beneficjentem, bo myślę, że jednak strona kolejowa powinna to zakupić – prawdopodobnie, bo to będzie na terenach kolejowych. Natomiast ta inna strona, drogowa, będzie z tego pewnie korzystała – będą te benefity. Bo szanowni państwo, najważniejsze jest to – chociaż stawki mandatowe zostały w 2022 roku bardzo mocno podniesione, jeżeli chodzi o przejazdy kolejowo-drogowe, te przekroczenia. Ale tu nawet nie chodzi o wysokość, chodzi o nieuchronność tej kary. A z tą nieuchronnością bywa bardzo różnie i chociaż polskie linie kolejowe mają bardzo dużo tych systemów monitoringowych, natomiast jest faktem np. problem… Znaczy obsługują to najczęściej wtedy, jeżeli jest strata. Ktoś poniósł… Jest jakaś strata materialna, wtedy faktycznie trzeba sięgnąć do tego monitoringu, bo jednak na 13 tys. przejazdów kolejowo-drogowych trzeba bardzo dużo osób, żeby to ocenić i bardzo fajnie, że ten system jest taki autonomiczny – że samodzielnie potrafi wychwycić, przekazać i tak naprawdę pozostaje tylko czynność techniczna. My jesteśmy zdecydowanie za.

Trzy lata temu stworzyliśmy cały projekt wdrożenia tego systemu. Trzy lata temu, szanowni państwo. Przekazaliśmy do resortu, pewnie trzeba byłoby go zaktualizować. Ale efekt jest taki, że do dnia dzisiejszego niestety tego nie mamy.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Nie zrobiono. Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Zanim oddam głos koleżance, która musi zmierzać na salę sejmową, bo ma wystąpienie, chciałabym zapytać pana tylko krótko. Projekt zmian legislacyjnych – ktoś się nad tym pochylił?

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Oczywiście, że tak. Wszystkie przepisy…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Tak? I co? I na jakim etapie runął?

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

To już proszę pytać resort.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Dobrze, darujmy sobie, bo i tak tego już…

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Przepraszam bardzo, bo nie chciałbym odpowiadać za resort.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Dobrze, dobrze. Jasne.

Oddaję głos pani poseł.

Poseł Weronika Smarduch (KO):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Naprawdę jestem pod wrażeniem, bo miło popatrzeć, że polskie firmy potrafią być na wysokim poziomie innowacyjności. Natomiast powiem tak ogólnie o barierach, które zauważyłam w swojej pracy, bo współpracowałam z firmami właśnie też przy pracach B+R, czy potem przy wdrożeniu. Myślę, że tu największy problem, to znaczy bariera, pojawia się w momencie chęci wdrożenia danej usługi, bo po pierwsze, jest to dużo bardziej kapitałochłonne. Po drugie, bardzo często środki, np. z Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o prace badawczo rozwojowe, dofinansowania są znacznie wyższe, a w przypadku wdrożenia – dofinansowania są niższe. A koszt wdrożenia jest w ogóle niejednokrotnie znacznie, znacznie większy niż prowadzenie prac B+R. Myślę, że tutaj jest największy problem i to, co powinno być wyzwaniem dla naszej gospodarki, wyzwaniem dla naszego rządu, to jest właśnie pomoc we wdrażaniu tych świetnych, innowacyjnych pomysłów – właśnie takie, jak dzisiaj było zaprezentowane, więc to tyle z mojej strony.

Gratuluję raz jeszcze i dziękujemy bardzo za wiele merytorycznych wypowiedzi.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bardzo pani poseł dziękujemy, życzymy dobrego wystąpienia.

I oddaję głos panu posłowi.

Poseł Piotr Lachowicz (KO):

Mnie oczywiście bardzo zaciekawiły oba zagadnienia – i prezentowane przez pana prezesa, i przez panią prezes.

Tak się składa, że przez wiele lat byłem dyrektorem wydziału komunikacji i transportu, który akurat nie zajmował się bezpośrednio transportem kolejowym, bo był w mieście na prawach powiatu i oczywiście nie wykonywał funkcji organu ruchu drogowego, czy też kontroli ruchu drogowego, ale z tymi problemami spotykałem się codziennie. I nawet już w toku mojej pracy poselskiej, stosunkowo niedawno, bo te systemy są bardzo skuteczne, one są konstruowane wielowymiarowo technicznie, bo i łączność, i internet, i możliwość kontroli zdalnej, i przede wszystkim zastosowanie tej sztucznej inteligencji. Natomiast spotykam się z drugą stroną, czyli stroną tych osób, które są kontrolowane. Muszę powiedzieć, że bardzo często, nawet bodajże w ciągu ostatnich chyba dwóch miesięcy spotkałem się ze skargami, np. jeśli chodzi o działanie systemu CANARD, na jednym ze skrzyżowań w moim mieście rodzinnym, Nowym Sączu, wystawiono chyba 7 tys. mandatów – i szereg skarg. Ja tak nawiązuję, bo to jest troszkę porównania, systemy są podobne, chociaż jest to inny system. Chociaż system CANARD… Chyba też jakieś moduły ostatnio trenowano w zakresie przejazdów kolejowych, jak dobrze pamiętam. Wiadomo, że pewnie państwa system jest jeszcze bardziej nowoczesny i jeszcze bardziej innowacyjny. Ale to już jest kwestia firm i producentów, i innowacji. Nie mówię tego dlatego, żeby stawać po stronie kierowców, jako też kierowca, tylko oczywiście takie systemy muszą być rozwijane, zdaję sobie sprawę, wbrew protestom społecznym i skargom, do nas – do posłów, czy do samorządowców, dlatego że chodzi o bezpieczeństwo i życie ludzi. To co państwo proponowali, ale również przedstawili tutaj te dane na temat liczby zgonów przy zdarzeniach. I sądzę, że w tym kierunku powinniśmy iść, dlatego ta prezentacja bardzo mi się podobała. Oczywiście ona nie składała się z takich szczegółów technicznych, bo nie wszyscy jesteśmy inżynierami z danej…czy informatykami. Natomiast, proszę państwa, szczególnie istotne jest to, że… Myślę, pani przewodnicząca, że pani zwróciła uwagę na konieczność modyfikacji ustawy Prawo o ruchu drogowym. Nie tylko art. 129g, ale i innym postanowieniom trzeba się przyglądnąć. Generalnie ten dział V. Kontrola ruchu drogowego, rozdz. 1. Uprawnienia policji i innych organów trzeba by przeglądnąć, dlatego że to jest rzeczywiście bariera. A te systemy są niezbędne.

Chyba że będziemy szli w takim kierunku, że będziemy mieli 13 tys., czy może i więcej w przyszłości, w pełni, dużymi nakładami przygotowanych przejazdów – co jest niemożliwe w tej chwili, jeśli chodzi o kolej. Ale te zmiany legislacyjne są już po naszej stronie i myślę, że one są możliwe do realizacji. Prosiłbym ewentualnie, jeśli pani przewodnicząca pozwoli, żeby państwo złożyli swoje uwagi, czy też propozycje – co proponujecie w tym zakresie. My chętnie… Może jak przekażemy do ministerstwa właściwego, to…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Tak, tak. Jeszcze pan poseł chce kontynuować? Nie ograniczam czasu, ale wiem, że goście też jeszcze chcą podyskutować.

Poseł Piotr Lachowicz (KO):

Mam jeszcze jedną uwagę, taką, że w zakresie… To znaczy, nie uwagę w jakimś krytycznym sensie, do pana prezesa, w zakresie tych punktów, które były wskazane przez Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców. Różne uwagi do naszych obowiązujących systemów i tu jest taka uwaga – „ograniczenie konkurencyjności przez nieuzasadnione stosowanie zamówień publicznych typu in-house”. Generalnie te zapisy w Prawie o zamówieniach publicznych, one poniekąd wynikają też z prawa Unii Europejskiej, prawda? I one teoretycznie gwarantują… Samorządy często idą, z przyczyn, można powiedzieć, czysto prospołecznych, czy pracowniczych w te in-house. Dlatego że wtedy powstają spółki samorządowe, jak pan prezes się orientuje, pan dyrektor – również, które zatrudniają ludzi z danego terenu. A jak jest przetarg, np. w zakresie gospodarki odpadami, często wygrywa ktoś, kto ma firmę 200 km dalej. Wszystko jest kwestią ceny, bo zdaję sobie sprawę, że czasami się okazuje, że jak spółka własna dostanie w in-house takie zamówienia… To znaczy, nie mówię zamówienie, tylko po prostu wykonuje daną usługę za rekompensatą w in-house, to często to powoduje, że wcale nie jest taniej. Natomiast, wydaje mi się, są również pewne uwarunkowania prawne, ponieważ teoretycznie te ceny i te rekompensaty nie powinny przekraczać cen obowiązujących na rynku, w zakresie konkurencyjności. I myślę, że tutaj tego należałoby się trzymać.

Jeśli chodzi o handel paliwami, też poniekąd rozumiem samorządowców, ale właśnie dlatego, że spółki gminne różnego rodzaju powstają, w tym w ramach np. jakiejś gminnej spółki transportowej. W in-house chyba nie może być więcej niż 80% działalności na rzecz danej gminy niż… Tam są pewne rozbieżności między naszymi przepisami a unijnymi. Mogę powiedzieć, dlaczego o tym mówię. Dlatego, że te spółki powstają z reguły decyzją po pierwsze organów uchwałodawczych, czyli rad gmin, powiatów i oczywiście organu wykonawczego – to jest wójt, burmistrz, prezydent. Dlatego, że niestety, muszą państwo też wiedzieć, co jest drugą stroną medalu, że na danym terenie często dochodzi do zmów cenowych. Właśnie m.in. w zakresie gospodarki paliwowej. Na terenie, na którym mieszkam, widzę to, że śmieszne jest, kiedy wszystkie podmioty paliwowe mają ceny dużo wyższe, gdzie np. jadę z Nowego Sącza do Krakowa i mogę zatankować paliwo dużo taniej, a jeśli chodzi o łańcuchy dostaw, transport z rafinerii, panie dyrektorze, to tam np. do nas jest bliżej. Czyli na tę drugą stronę też trzeba chyba spojrzeć.

To tylko tyle, więcej już…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bardzo dziękuję, panie pośle, za te cenne uwagi.

Chcę przypomnieć, że podkomisja nie ma możliwości legislacyjnych, ale na pewno będziemy składać sprawozdanie z naszej pracy do Komisji, która już właśnie legislacją się zajmuje. I też właśnie po to są te podkomisje, bo na posiedzeniach komisji raczej się proceduje ustawy, trzeba się pochylić już nad konkretnymi zapisami, gdzie jest za, przeciw itd. Natomiast tutaj możemy podyskutować o różnych problemach trochę szerzej i bardziej horyzontalnie.

Bardzo dziękuję za dotychczasową dyskusję i widzę, że zgłaszała się jeszcze pani prezes.

Zapraszam panią.

Wiceprezes zarządu Elmontaż Sp. z o. o. Anna Szklarczyk:

Ale to było ad vocem, tak że…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Tak? To już pan wyjaśnił.

Czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji?

Bardzo proszę, bardzo proszę. Może proszę się przedstawiać. Proszę mi wybaczyć, twarze znam, ale z funkcji i z nazwiska jeszcze nie.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Dziękuję. Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów.

Posiedzenie dotyczy barier…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bliżej do mikrofonu.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Posiedzenie zostało zorganizowane na temat barier. Chciałbym wymienić jedną główną barierę, którą my widzimy, jako przedsiębiorcy w gospodarce odpadami, ale nie tylko. To jest przewlekłość postępowań zmiany decyzji środowiskowych, zmiany decyzji pozwoleń.

Szanowni państwo, osobiście złożyłem wniosek, wymuszony ustawą, o zmianę decyzji w lutym 2020 roku. Wniosek jest weryfikowany do dzisiaj, jeszcze nie ruszyły dalsze prace. Minęły cztery lata i dwa miesiące. Jeżeli chcemy inwestować, a chcemy inwestować, chcemy się rozwijać, nasza branża za chwilę będzie demontowała elektryczne, może wodorowe pojazdy, musimy inwestować, cokolwiek zrobić – musimy czekać. Koledzy mają przyznane granty, uruchomili maszyny…

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Dopytam – gdzie państwo ten wniosek złożyli?

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Słucham?

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Gdzie ten wniosek został złożony?

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Nieistotne, w całej Polsce jest podobnie.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Ale jest bardzo istotne.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

W całej Polsce jest podobnie, w całej Polsce. Najgorzej jest w Dolnośląskiem. Najgorzej. Tam kolega czeka już ponad pięć lat. I otrzymał maszynę, tylko ma ją uruchomić, pokazać, że działa, ma wykonać efekt ekologiczny. Nie może, bo nie ma decyzji. Działa nielegalnie. Bo wziął kredyt na to, musi robić. W przypadku kontroli naraża się na kary, na wstrzymanie działalności. Szanowni państwo, nie możemy jako przedsiębiorcy patrzeć na to spokojnie. Ja to mówię już chyba enty raz w Sejmie i z przykrością muszę powiedzieć, że podchodzi się do tego problemu – no, powiedział…karawana jedzie dalej, problemy pozostają.

I jeszcze jeden aspekt, konkurencyjności. Jeżeli któraś firma będzie prowadzić jakąś inwestycję, która nie będzie w zgodzie z interesami gminy, to postępowanie będzie jeszcze dłuższe. Praktyki niestety nierzetelne, ale takie mamy – nie, bo nie. Bo my tu działamy i nie wpuścimy konkurencji. To są praktyki karalne, można by powiedzieć. Ale są. I zwracam uwagę, że jeżeli nie przejrzymy tej ustawy wprowadzonej w 2018 roku, nie uprościmy, żeby petent i urzędnik zrozumiał, co w tym wniosku jest, a nie przez cztery lata analizował, dlaczego tak, a dlaczego inaczej, to zapomnijmy o legalnej innowacji w naszym przemyśle.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Dziękuję.

Proszę, pan się zgłaszał w kolejności i zaraz panu oddam głos, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Rurka:

Dziękuję bardzo. Tomasz Rurka, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość udziału w dzisiejszym posiedzeniu. Postaram się mówić krócej, a to chyba dzięki panu prezesowi, który powiedział większość liczb, które chciałem powiedzieć. W związku z tym moja wypowiedź z całą pewnością może być w tym momencie bardzo ograniczona czasowo. Rzeczywiście jest tak, że tych wypadków mamy w sieci tyle, ile mamy. Trzeba dążyć do tego, żeby tych wypadków było jak najmniej i bardzo cieszą nas wszystkie inicjatywy, które są tak naprawdę dla nas pewną przestrzenią pomocową w zakresie poszukiwania nowych rozwiązań, które miałyby skutecznie zmniejszyć liczbę tych wypadków. Oczywiście nie wszędzie przejazdy powinny być modernizowane w taki sposób, że ich kategorię należałoby podnosić, dlatego że to są bardzo duże wydatki, które będą się wiązały oczywiście z podnoszeniem wydatków w ramach inwestycji, które mamy i również w ramach perspektyw unijnych, z których te środki finansowe na te inwestycje będą pochodziły. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz, że to się wiąże z różnym, wielorakim uzależnieniem przejazdów od urządzeń, które sterują ruchem kolei, zmianą prędkości, zmianą krzywych hamowania, czasami zmianą rozkładów jazdy, więc to nie jest taki prosty proces, żeby nagle w jednym punkcie coś zmienić, to oddziałuje na wiele różnych innych miejsc w systemie kolejowym. Natomiast cieszy nas bardzo to, że podnoszenie bezpieczeństwa kolei również jest taką symbiozą do korzystania na innowacyjności, na kreatywności przedsiębiorstw, które pojawiają nam się i pączkują na rynku, bo to są dwie rzeczy, które być może pozornie nie wiążą się ze sobą, ale z jednej strony podnoszą bezpieczeństwo w naszej branży, z drugiej strony pozwalają na rozwój przedsiębiorstw – więc to jest taki fajny impuls.

Z naszej strony, my, mogę powiedzieć, przygotowaliśmy pakiet zmian przepisów, które będą, najprawdopodobniej, nie chciałbym jeszcze mówić o terminach, dlatego że to jest uzależnione od różnych uzgodnień, które muszą być przeprowadzone. Odbyliśmy już uzgodnienia międzyresortowe, zmiany rozporządzenia, nazwę je w dużym uproszczeniu – przejazdowego, w którym dopuściliśmy stosowanie tego typu urządzeń. Są to urządzenia, pozwolę sobie może zacytować, „które wspomagają zapewnienie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym m.in. pętle indukcyjne, urządzenia oparte o systemy radarowe, obrazy termiczne, w podczerwieni lub czujniki ultradźwiękowe” – i dopuszczamy stosowanie takich urządzeń na przejazdach kolejowych w uzasadnionych warunkami miejscowymi przypadkach.

W związku z tym zakładam, że wejście tego rozporządzenia, które z całą pewnością, wydaje mi się, że powinno nastąpić w tym roku – jest to rozporządzenie, nie wymaga ono procesu Sejmu, Senatu, podpisu prezydenta, po naszej stronie pozwoli na otwarcie tej furtki korzystania z tego typu urządzeń przez zarządcę infrastruktury, który mógłby dopuścić stosowanie takich urządzeń w swojej infrastrukturze. Oczywiście drugim elementem jest rejestrowanie przez te urządzenia wykroczeń i stworzenie systemu, który w sposób szybki powodowałby, że okoliczność uwiecznienia wykroczenia jest automatycznie rozumiana jako kara za to wykroczenie, które potem jest w systemach gdzieś odnotowywane i z tego tytułu po prostu przychodzi mandat dla kierowcy, bo to musi też być… Zarejestrowanie wykroczenia musi mieć jakąś wartość dowodową w postępowaniu, co do którego ktoś pewnie będzie mógł się też od niego odwołać. W związku z tym to jest ten drugi element.

Oczywiście te państwa informacje, które uzyskałem, a dotyczące tej części drogowej, przekażę kolegom z departamentu drogowego.

I to na tyle.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bardzo panu dziękuję.

Widać można, bo przez rozporządzenie łatwo pewne rzeczy uprościć, bo nie trzeba całego procesu legislacyjnego.

Jeszcze pan, z Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców…

Zastępca rzecznika małych i średnich przedsiębiorców Marek Woch:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

W kontekście wypowiedzi pana prezesa Adama Małyszki i tych zezwoleń. Rzecznik wystąpił do każdego z urzędów marszałkowskich w Polsce i przeprowadziliśmy szczegółową analizę. Różnie to jest w różnych urzędach, natomiast marszałkowie tłumaczyli się brakiem kadr i pieniędzy. Za tym wnioskiem występowaliśmy do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji o zwiększenie i te nakłady zostały zwiększone. No, ale okazuje się, że jeszcze niewystarczająco, więc ten temat jest rozpoznany, chodzi po prostu o pieniądze, etaty dla pracowników w urzędach marszałkowskich.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Jasne. Bardzo dziękuję.

I pani Patrycja Staniszewska, Izba Gospodarki Elektronicznej.

Bardzo proszę, pani prezes.

Prezes Izby Gospodarki Elektronicznej Patrycja Staniszewska:

Witam serdecznie, pani przewodnicząca, szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie.

Reprezentuję Izbę Gospodarki Elektronicznej. To jest organizacja, która zrzesza 200 firm. Jestem tutaj, ponieważ zrzeszamy nie tylko duże podmioty z handlu elektronicznego, ale także małych i średnich przedsiębiorców. I to jest grupa większości, ponieważ polski handel elektroniczny w większości składa się z małych i średnich przedsiębiorców.

My też zauważamy bariery w rozwoju MŚP e-commerce i to na kilku poziomach. Jeden, o którym chciałabym wspomnieć to jest edukacja. Pan dyrektor z Ministerstwa Edukacji Narodowej wspomniał o 14 hubach…

Zastępca dyrektora departamentu MNiSW Michał Doligalski:

Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Prezes Izby Gospodarki Elektronicznej Patrycja Staniszewska:

Szkolnictwa Wyższego, fantastycznie.

My, jako organizacja, od 10 lat widzimy problem w edukacji z kompetencji cyfrowych w naszym kraju, dlatego udało nam się od początku otworzyć na uczelniach wyższych 10 kierunków z handlu elektronicznego i z cyfryzacji. Ale widzimy, że ten problem… Żeby dostarczyć przedsiębiorcom dobrych pracowników, wykwalifikowanych, edukacja nie może obejmować tylko uczelni wyższych. W związku z tym zauważamy wyraźną konieczność w zmianach w edukacji już w szkolnictwie podstawowym, w szkolnictwie średnim. To są osoby… Teraz młodzież zaczyna szybciej dojrzewać i do zawodów biznesowych i warto, aby te osoby były przygotowane na odpowiednim poziomie. Tu mówię nie tylko o branży handlu elektronicznego, ale także mówię o całym świecie cyfrowym. Tak że podstawy z kompetencji cyfrowych są bardzo istotne. My staramy się też tę lukę zapełniać, ponieważ mamy projekt Szkoły Gospodarki Cyfrowej Junior, kiedy już w szkołach podstawowych uczymy podstawowych kompetencji cyfrowych, jakie młodzież powinna mieć, tak, żeby móc w przyszłości świadomie wesprzeć polski e-handel.

Natomiast do czego zmierzałam – do tego, aby właśnie Ministerstwo Edukacji Narodowej również aktywnie współpracowało z organizacjami takimi jak nasza, ponieważ jesteśmy otwarci na współpracę i na przekazywanie wszelkich informacji o tego typu rozwiązaniach naszym przedsiębiorcom i przedsiębiorcom, którzy z nami współpracują, a poza naszymi członkami, firmami zrzeszonymi jest ich 2 tys.

Zauważamy także główne bariery – zauważamy także bariery legislacyjne, o których informujemy na bieżąco administrację publiczną. Zostały wysłane informacje do Ministerstwa Cyfryzacji, Ministerstwa Rozwoju i Technologii. Wskażę tylko jedną, naprawdę istotną barierę, która powoduje duży dyskomfort w działaniu i w rozwoju polskiego handlu elektronicznego, a mianowicie, nierówne ramy prawne i konkurencyjne dla polskich i europejskich przedsiębiorców versus przedsiębiorcy spoza Unii Europejskiej.

To niejednokrotnie pokazujemy, że aby na rynku była zdrowa konkurencja, zwłaszcza między małymi i średnimi przedsiębiorcami, wszyscy muszą mieć równe ramy prawne i konkurencyjne – płacić takie same podatki, płacić takie samo cło, powinno obowiązywać to samo prawo dotyczące konsumentów, zabezpieczenia konsumenta, jak również to samo prawo do zwrotu, które funkcjonuje w naszej branży.

Tak że wyzwań przed branżami, zwłaszcza małymi przedsiębiorcami, jest bardzo dużo. Natomiast musimy działać szybko, ponieważ polska branża, branża, którą reprezentuję – branża handlu elektronicznego, jest jeszcze młodą branżą. Natomiast żeby działała aktywniej i żeby faktycznie funkcjonowała, bardziej eksportowała na rynki międzynarodowe, musi być ogromne wsparcie, również ze strony administracji publicznej. W tym momencie wiemy, że Ministerstwo Finansów podjęło temat po licznych rozmowach z naszą organizacją i z naszymi przedsiębiorcami i pan minister finansów zadeklarował, że będzie wspierał właśnie polskich przedsiębiorców, polski e-handel w kwestiach nierównych ram prawnych i konkurencyjnych. Tak że to już jest ogromny ruch, który widzimy i to zapewni zdrową konkurencję, bo tutaj ważne, żeby właśnie mali i średni przedsiębiorcy mieli wsparcie rządu w kwestiach innowacyjnych, także prawnych i równych ram prawnych.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bardzo dziękuję.

Kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MNiSW Michał Doligalski:

Dziękuję bardzo.

Myślę, że takim ciałem, do którego też można byłoby te wypowiedzi przekazać, jest Rada Informatyzacji Edukacji, która działa w MEN. Jeżeli pani chce, mogę przekazać kontakt w tym zakresie.

Prezes Izby Gospodarki Elektronicznej Patrycja Staniszewska:

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Tak.

Nie ma więcej głosów, chciałabym zakończyć posiedzenie podkomisji, podziękować bardzo, bardzo wszystkim państwu za aktywność i za rzeczowe, konkretne przedstawienie zagadnień. Oczywiście – temat rzeka, ale już powiedzieliśmy wiele na ten temat na wcześniejszych posiedzeniach. Dziękuję państwu za ten konkretny, innowacyjny przykład. Myślę, że to w jakiś malutki sposób pomoże w zrealizowaniu tego przedsięwzięcia, bo widzimy wszyscy, że jest bezpieczne. Ważna jest też zawsze ta druga strona, te mandaty, bo też nie chcielibyśmy wszyscy płacić. A zatem to już posłom i ludziom, którzy pracują w legislacji, naszym prawnikom, którzy nas zabezpieczają prawnie, żebyśmy tutaj nie krzywdzili naszych obywateli, podejmując w największych intencjach różne rozwiązania.

Serdecznie wszystkim państwu dziękuję za obecność i za rozmowę. Dziękuję, do widzenia.

Poseł Piotr Lachowicz (KO):

Ja tylko państwa przeproszę, że czasami patrzycie, że jesteśmy w niepełnym składzie. Ale nasza praca w Sejmie polega na tym, że często w Sejmie mamy posiedzenia komisji lub podkomisji w tym samym czasie. I dla nas jest to często problemem.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

Pan poseł jest pierwszą kadencję, to się tłumaczy. Ja już przestałam.

Poseł Piotr Lachowicz (KO):

Tak. Ale państwo może nie wszyscy wiedzą, dlaczego czasami posłowie wychodzą w trakcie.

Przewodnicząca poseł Mirosława Nykiel (KO):

A swoją drogą, proszę to przekazywać w teren, bo media nam dokładają, pokazując pustą salę, a my ciężko pracujemy na wielu komisjach, podkomisjach, zespołach. To się wszystko…

Poseł Piotr Lachowicz (KO):

To nie jest z lenistwa, czy z jakiegoś lekceważenia, tylko musimy iść głosować w innym miejscu.